DZIENNIK TARYF I ZARZĄDZEŃ KOLEJOWYCH

ORGAN URZĘDOWY MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Rok VI. Warszawa, dnia 20 czerwca 1933 r. Nr. 40.

TREŚĆ:

Dział urzędowy.

B/1. INNE SPRAWY KOLEJOWE.

I. ROZPORZĄDZENIA.

Poz. 316. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 13 maja 1933 r. w sprawie przepisów zasadniczych budowy i eksploatacji kolei normalnotorowych użytku publicznego.

Na podstawie art. 4 pkt. 7 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 57 poz. 580), zmienionej i uzupełnionej rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 30 października 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 76 poz. 599), oraz art. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. w sprawie ustanowienia urzędu Ministra Komunikacji (Dz. U. R. P. Nr. 97 poz. 567), postanawiam co następuje:

§ 1.

Przy budowie i eksploatacji kolei normalnotorowych użytku publicznego obowiązują załączone przepisy.

§ 2.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w piętnaście dni po dniu ogłoszenia i obowiązuje na wszystkich linjach kolei normalnotorowych zarówno znajdujących się w eksploatacji jak również będących w budowie.

§ 3.

Z chwilą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia tracą moc obowiązującą „Przepisy zasadnicze budowy i eksploatacji kolei normalnotorowych użytku publicznego", stanowiące załącznik do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 2 grudnia 1931 r. (Dz. T. i Z. K. Nr. 2 poz. 13 z 1932 r.).

Minister Komunikacji: *M. Butkiewicz*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 13 maja 1933 r. (poz. 316).

PRZEPISY ZASADNICZE BUDOWY I EKSPLOATACJI KOLEI NORMALNOTOROWYCH UŻYTKU PUBLICZNEGO.

§ 1. Postanowienia ogólne.

1) Koleje użytku publicznego dzielą się na koleje znaczenia ogólnego, koleje znaczenia miejscowego i koleje miejskie. Kolei miejskich przepisy niniejsze nie dotyczą.

2) Koleje znaczenia ogólnego dzielą się na pierwszorzędne i drugorzędne.

3) Zaliczenie kolei do pierwszorzędnych, drugorzędnych lub do kolei znaczenia miejscowego, jakoteż przeniesienie kolei z jednej z tych kategorji do innej, następuje drogą zarządzenia Ministra Komunikacji.

4) Przepisy niniejsze powinny być stosowane przy budowie kolei nowych i przy przebudowie budowli i urządzeń na kolejach istniejących.

5) Przy budowie kolei należy uwzględniać możność jej rozwoju odpowiednio do przewidywanych potrzeb.

6) Warunki techniczne i przepisy szczegółowe, opracowane na podstawie niniejszych przepisów, wymagają zatwierdzenia Ministra Komunikacji.

7) Odstępstwa od przepisów niniejszych w przypadkach szczególnych, mogą być czynione wyłącznie na podstawie osobnego w każdym przypadku zezwolenia Ministra Komunikacji.

§ 2. Posterunki ruchu. Szlak.

1) Dla zapewnienia prawidłowości i bezpieczeństwa ruchu oraz zaspokojenia potrzeb przewozu linja kolejowa powinna posiadać stacje, mijanki i inne posterunki ruchu oraz, w miarę potrzeby, przystanki osobowe i ładownie, odpowiednio urządzone i zaopatrzone zgodnie z przepisami zatwierdzonemi przez Ministra Komunikacji.

2) Odcinek linji między stacjami (mijankami) nazywa się szlakiem.

§ 3. Tor kolejowy.

1) Szerokość normalna toru w świetle, mierzona na wysokości 14 mm poniżej górnych krawędzi szyn, powinna wynosić 1435 mm.

2) W łukach szerokość toru może być powiększona. W łukach o promieniu 300 m i mniejszym szerokość toru powinna być odpowiednio zwiększona. Zwiększenie to nie powinno wynosić więcej jak 30 mm na kolejach znaczenia ogólnego i więcej jak 35 mm na kolejach znaczenia miejscowego.

3) Dopuszczalne zwężenie toru, spowodowane ruchem pociągów, nie powinno wynosić więcej jak 3 mm, poszerzenie zaś więcej jak 10 mm. Szerokość toru nie powinna w żadnym razie wynosić więcej jak 1465 mm na kolejach znaczenia ogólnego i więcej jak 1470 mm na kolejach znaczenia miejscowego.

4) Odległość pomiędzy osiami torów linji dwutorowej powinna wynosić najmniej 3,50 m. Odległość pomiędzy osiami sąsiednich torów dwóch różnych linji powinna być zwiększona najmniej do 4,00 m; w razie zaś potrzeby ustawienia na międzytorzu sygnałów stałych, najmniej do 4,70 m.

5) Odległość pomiędzy osiami torów na stacjach powinna wynosić najmniej 4,50 m z wyjątkiem torów przeładunkowych i zasadniczych torów głównych, stanowiących przedłużenie torów głównych na szlaku, pomiędzy któremi odległość może być zmniejszona w zależności od warunków miejscowych do 3,50 m. Jeżeli pomiędzy torami ma być peron, odległość pomiędzy osiami ich powinna wynosić najmniej 6,00 m.

6) Na prostych górne krawędzie obydwóch toków każdego toru powinny leżeć w jednym poziomie.

7) W łukach szyna zewnętrzna powinna być wzniesiona nad szynę wewnętrzną na wysokość, zależną od promienia łuku i od szybkości pociągów, tak aby praca obydwóch toków była możliwie jednakowa. Podwyższenie szyny zewnętrznej powinno być całkowite już na początku łuku kolistego.

8) Różnicę w poziomie obu szyn (przechyłkę toru) na przejściach od łuku kolistego do prostej należy wyrównać na długości, zależnej od szybkości pociągów.

9) Szyny obydwóch toków powinny mieć pochylenie do wewnątrz toru, wynoszące 1 : 20.

§ 4. Pochylenia podłużne.

1) Pochylenia podłużne na szlakach kolei pierwszorzędnych znaczenia ogólnego nie mogą przewyższać 25‰, a na szlakach kolei drugorzędnych i znaczenia miejscowego — 40‰.

2) Zastosowanie pochyleń większych niż 12,5‰ na kolejach znaczenia ogólnego wymaga osobnego w każdym przypadku zezwolenia Ministra Komunikacji.

3) Stacje i mijanki powinny leżeć zasadniczo w linji poziomej, w każdym razie pochylenie podłużne torów stacyjnych, z wyjątkiem torów manewrowych, nie powinno przewyższać 2,5‰.

4) Rozjazdy wjazdowe na stacjach i mijankach mogą leżeć na pochyleniu przyległych szlaków.

5) Załomy profilu podłużnego na kolejach znaczenia ogólnego powinny być zaokrąglone łukiem o promieniu nie mniejszym niż 5000 m; w obrębie zaś stacji i dojść do nich, oraz na kolejach znaczenia miejscowego, łukiem o promieniu nie mniejszym niż 2000 m.

§ 5. Łuki.

1) W torach głównych należy stosować promienie łuków możliwie wielkie jednak nie mniejsze niż 300 m na kolejach pierwszorzędnych i 180 m na kolejach drugorzędnych i znaczenia miejscowego.

2) Stacje powinny być położone o ile można na prostych, a przynajmniej mieć z obu końców linje proste albo łagodne łuki, odpowiednie do dogodnego ułożenia rozjazdów wjazdowych.

3) W torach głównych zasadniczych przejścia pomiędzy prostemi i łukami, albo łukami jednakowego kierunku ze znaczną różnicą promieni powinny być złagodzone zapomocą krzywych przejściowych.

§ 6. Skrajnia.

1) Na torach głównych zasadniczych i dodatkowych powinna być zachowana skrajnia wskazana linjami ciągłemi po lewej stronie załączonego do niniejszych przepisów rysunku Nr. 1, na wszystkich zaś pozostałych torach skrajnia wskazana po prawej stronie tegoż rysunku.

2) Przy budowie nowych kolei i przebudowie istniejących powinien być pozostawiony poza skrajnią wolny odstęp wynoszący na stacjach i mostach 0,2 m, na pozostałym zaś szlaku 0,5 m, jak to wskazano na załączonym rysunku skrajni linjami kreskowanemi AB i CD.

3) Głębokość żłobka 38 mm przy wewnętrznej krawędzi szyn powinna być zachowana nawet przy największem zużyciu szyn.

4) Wrota wozowni i parowozowni powinny mieć szerokość w świetle nie mniejszą niż 3,80 m.

5) Słupy, latarnie i t. p. urządzenia stałe stojące na peronie powinny być do wysokości 3,05 m nad poziom górnej krawędzi szyn, oddalone najmniej o 2,80 m od osi toru.

6) Przy zastosowaniu skrajni na łukach należy uwzględnić przechyłkę i poszerzenie toru, a na łukach o promieniu mniejszym niż 400 m również długość wagonów.

§ 7. Torowisko.

1) Na istniejących kolejach torowisko powinno mieć szerokość, określoną przy ich budowie; na nowobudowanych zaś kolejach znaczenia ogólnego szerokość taką, aby ława między dolną krawędzią podsypki i krawędzią torowiska wynosiła z każdej strony najmniej 35 cm.

2) W miejscowościach zalewanych krawędź torowiska powinna wznosić się najmniej o 60 cm ponad stwierdzony najwyższy poziom wody.

§ 8. Mosty i przepusty.

1) Dla zapewnienia swobodnego i bezpiecznego przepływu wód powinny być w odpowiednich miejscach torowiska wybudowane mosty lub przepusty z odpowiedniemi otworami.

2) Nośność mostów kolejowych powinna odpowiadać przepisanym normom obciążenia, ustrój zaś ich szczegółowym przepisom technicznym, zatwierdzonym przez Ministra Komunikacji.

3) Górna powierzchnia ciosów łożyskowych i dolne krawędzie dźwigarów powinny wznosić się nad wodą najmniej na 0,70 m.

4) Materjały, używane do budowy mostów, przepustów i wiaduktów, powinny odpowiadać normom wytrzymałości, zatwierdzonym przez Ministra Komunikacji.

§ 9. Budowa wierzchnia.

Budowa wierzchnia powinna odpowiadać wymaganiom bezpieczeństwa ruchu pociągów zależnie od typu taboru i największej szybkości jazdy, oraz przepisom, zatwierdzonym przez Ministra Komunikacji.

§ 10. Skrzyżowanie kolei.

Skrzyżowanie w jednym poziomie kolei normalnotorowych poza obrębem semaforów wjazdowych stacji oraz semaforów na posterunkach odgałęźnych jest niedozwolone. Skrzyżowanie w jednym poziomie kolei znaczenia ogólnego z tramwajami i kolejkami wąskotorowemi może być dozwolone tylko na podstawie osobnego w każdym przypadku zezwolenia Ministra Komunikacji.

§ 11. Skrzyżowanie kolei w poziomie szyn z drogami kołowemi.

1) Przejazdy z ożywionym ruchem kołowym oraz przejazdy, niebezpieczne z powodu niedostatecznej widzialności przy znacznej szybkości pociągów, powinny być albo strzeżone i ogrodzone rogatkami obsługiwanemi ręcznie lub mechanicznie, albo też zaopatrzone w samoczynne sygnały świetlne, zapowiadające zbliżenie się pociągu.

2) Rogatki powinny być ustawione tak, aby ich części najbliższe toru znajdowały się najmniej o 0,5 m poza skrajnią przewidzianą dla budowli na szlaku. Szczegóły urządzenia rogatek oraz dojazdów do nich regulują osobne przepisy, zatwierdzone przez Ministra Komunikacji.

3) Przy przejazdach niemających rogatek powinny być ustawione na dojazdach wskaźniki ostrzegawcze przepisanego typu.

4) Przed przejazdami mało widocznemi, a niezabezpieczonemi rogatkami lub sygnalizacją samoczynną, powinny być ustawione obok toru kolejowego odpowiednie wskaźniki, zgodnie z przepisami sygnalizacji na kolejach Polskich.

5) Przejazdy przeznaczone do użytku prywatnego powinny być zaopatrzone w rogatki normalnie zamknięte na klucz.

6) Przy osobnych przejściach, przeznaczonych wyłącznie do przechodzenia przez tory, wystarczają ustawione odpowiednie tablice ostrzegawcze jeżeli warunki miejscowe nie wymagają większego zabezpieczenia.

§ 12. Znaki drogowe.

1) Linja kolejowa powinna być podzielona na kilometry i hektometry odpowiedniemi znakami.

2) Pochylenia podłużne na linjach znaczenia ogólnego powinny być oznaczone odpowiedniemi znakami.

§ 13. Tory stacyjne.

Długość użytkowa torów przyjęcia i wyprawiania pociągów powinna odpowiadać długości pociągów na danej linji.

§ 14. Perony osobowe.

Krawędzie peronów osobowych powinny wznosić się nad górną krawędzią szyny na 38 cm lub na 76 cm. Jednakże na stacjach i przystankach ze słabym ruchem podróżnych mogą być dozwolone perony niższe. Przy peronach położonych w łuku należy uwzględniać przechyłkę toru.

§ 15. Magazyny towarowe i rampy.

1) Podłoga magazynów towarowych i ramp nie powinna się wznosić wyżej niż na 1,10 m nad poziomem górnej krawędzi szyn.

2) Na stacjach, na których przewiduje się duży ruch miejscowy ładunków masowych, powinny być ustawione wagi wagonowe i skrajniki.

§ 16. Dworce.

Ilość i wielkość pomieszczeń dworca powinny odpowiadać rozmiarom ruchu osobowego stacji.

§ 17. Utrzymanie kolei.

1) Wszystkie budowle i urządzenia kolejowe powinny być stale utrzymywane w stanie użyteczności, zapewniającej bezpieczeństwo i prawidłowość ruchu.

2) Tor kolejowy oraz wszelkie budowle i urządzenia, od których stanu jest zależne bezpieczeństwo ruchu, powinny być stale dozorowane.

3) Obchody toru w celu sprawdzenia jego stanu powinny być dokonywane najmniej raz na dobę na kolejach pierwszorzędnych, nie rzadziej niż co drugi dzień na kolejach drugorzędnych, na kolejach zaś znaczenia miejscowego w miarę potrzeby.

4) Miejsca na szlakach zagrażające bezpieczeństwu ruchu powinny być strzeżone: na kolejach znaczenia ogólnego stale, na kolejach zaś znaczenia miejscowego podczas przejścia pociągów.

5) Miejsca, na których dozwolona szybkość pociągów musi być zmniejszona, powinny być osłonione przepisanemi sygnałami. Tory zamknięte dla ruchu powinny być ogrodzone przepisanemi sygnałami bez względu na to, czy pociąg jest oczekiwany, czy nie.

6) Rogatki na przejazdach powinny być zamykane przed nadejściem pociągu, a wolno je otwierać dopiero po jego przejściu.

7) Przejazdy w obrębie stacji powinny być strzeżone w czasie ruchu pociągów oraz w czasie manewrów taboru.

8) Dróżnicy przejazdowi i obchodowi powinni posiadać odpowiednie przybory sygnałowe (do dawania sygnałów „stój" i „zwolnić bieg").

9) Wszelkie przedmioty oraz materjały składane przy torach powinny się znajdować poza obrębem skrajni.

§ 18. Telegraf i telefony.

1) Na kolejach znaczenia ogólnego stacje i mijanki, jakoteż te posterunki na szlaku, które biorą udział w przyjmowaniu i wyprawianiu pociągów, powinny posiadać urządzenia telegraficzne i telefoniczne. Na kolejach znaczenia miejscowego urządzenie telegrafu nie jest obowiązujące.

2) Posterunki blokowe mogą posiadać tylko telefony.

§ 19. Sygnalizacja i zabezpieczenie ruchu pociągów.

1) Urządzenia sygnałowe na stacjach i na szlaku powinny odpowiadać Przepisom Sygnalizacji na kolejach Polskich.

2) Stacje i mijanki na kolejach znaczenia ogólnego powinny być zaopatrzone w semafory wjazdowe, a stacje węzłowe na linjach pierwszorzędnych również i w semafory wyjazdowe.

3) Zwrotnice w torach głównych powinny być zaopatrzone w latarnie lub tarcze sygnałowe zgodnie z Przepisami Sygnalizacji na kolejach Polskich.

4) Pomiędzy wewnętrznemi tokami rozgałęzienia torów powinny być ustawione znaki (ukresy), wskazujące, dokąd tabor może dochodzić na jednym z torów, nie zagradzając przejazdu po drugim torze. Odległość między osiami torów powinna wynosić w tem miejscu najmniej 3,5 m.

§ 20. Nazwy stacji, zegary i oświetlenie.

1) Na stacjach osobowych powinny być umieszczone w miejscach widocznych nazwy stacji.

2) Większe dworce osobowe powinny być zaopatrzone w zegary zewnętrzne, umieszczone od strony torów i widoczne dla podróżnych.

3) W ciemności dworce, dojazdy do nich i perony powinny być oświetlane na czas zależny od ruchu pociągów pasażerskich.

§ 21. Kierunek jazdy pociągów.

1) Na linjach dwutorowych jazda pociągów każdego kierunku odbywa się po torze stale dla tego kierunku przeznaczonym.

2) Zmiana stałego kierunku jazdy na linji dwutorowej wymaga rozporządzenia Ministra Komunikacji.

3) Czasowe przeniesienie na jeden tor ruchu na szlaku dwutorowym może w razie potrzeby zarządzić miejscowe kierownictwo ruchu.

§ 22. Porządek jazdy pociągów.

1) Jazda każdego pociągu powinna się stosować do rozkładu jazdy i do sygnałów, podawanych zgodnie z Przepisami Sygnalizacji na kolejach Polskich, jak również do poleceń miejscowego kierownictwa ruchu.

2) Pociągu przewożącego podróżnych nie wolno wyprawiać na szlak przed czasem oznaczonym w rozkładzie jazdy.

§ 23. Sygnały na pociągu.

Każdy pociąg powinien mieć sygnały oznaczające we dnie koniec pociągu, a w ciemności koniec i początek pociągu, odpowiadające Przepisom Sygnalizacji na kolejach Polskich.

§ 24. Hamowanie pociągów.

1) Oprócz hamulców na parawozie i tendrze każdy pociąg powinien mieć ilość hamulców wagonowych czynnych dostateczną do zatrzymania pociągu w odległości, określonej Przepisami Ruchu, zatwierdzonemi przez Ministra Komunikacji.

2) Znajdujące się w rozporządzeniu służby pociągowej środki hamulcowe powinny być w każdym oddzielnym przypadku obliczane według wymagań, podanych w Przepisach Ruchu, zatwierdzonych przez Ministra Komunikacji.

§ 25. Prowadzenie ruchu kolejowego.

Prowadzenie ruchu kolejowego, a mianowicie: zestawianie, wyprawianie i przyjmowanie pociągów, jazda na szlaku, ruch pociągów gospodarczych, roboczych i wszelkiego rodzaju pociągów specjalnych powinno odpowiadać wymaganiom Przepisów Ruchu, zatwierdzonych przez Ministra Komunikacji.

§ 26. Stacje wodne.

1) Stacje wodne powinny być tak rozstawione i mają posiadać taką wydajność, aby były w stanie w każdym czasie zaspokoić własne potrzeby stacji i zaopatrzyć w wodę parowozy w ilości zależnej od rozmiarów i warunków ruchu.

2) Wydajność żórawi wodnych powinna być nie mniejsza niż 2 m^3 na minutę na kolejach pierwszorzędnych i nie mniejsza niż 1 m^3 na kolejach drugorzędnych.

3) Żórawie wodne obrotowe powinny być opatrzone sygnałem, wskazującym w ciemności położenie ramienia, i posiadać urządzenie do zamocowania ramienia wzdłuż toru w położeniu nieczynnem.

§ 27. Parowozownie i urządzenia trakcyjne.

Parawozownie, stanowiska w nich i urządzenia trakcyjne na stacjach (obrotnice, suwnice, węglownie i t. p.) powinny odpowiadać potrzebom ruchu kolei i przepisom, zatwierdzonym przez Ministra Komunikacji.

§ 28. Tabor kolejowy.

1) Pojazdy kolejowe powinny być tak budowane i utrzymywane w takim stanie, ażeby mogły kursować z zupełnem bezpieczeństwem przy największej szybkości i obciążeniu dla nich określonych.

2) Tabor kolejowy powinien odpowiadać skrajni, wskazanej linjami ciągłemi na rysunku Nr. 2 z uwzględnieniem odchyleń, przewidzianych osobnemi przepisami.

3) Na rysunku Nr. 2 skrajnia dla lokomotyw, tendrów i wagonów motorowych jest wskazana z lewej, a dla wagonów z prawej strony rysunku.

4) Zestawy kół taboru powinny być utrzymywane w granicach wymiarów, podanych na rysunku Nr. 3.

5) Materjał, sposób wykonania, ustrój i utrzymanie pojazdów kolejowych, powinny odpowiadać przepisom i warunkom technicznym, zatwierdzonym przez Ministra Komunikacji.

§ 29. Naprawnie taboru.

Rozmieszczenie i sprawność naprawni taboru powinny wystarczać do naprawy lokomotyw i wagonów.

§ 30. Składy zasobów.

Kolej powinna mieć dostateczną ilość odpowiednio rozmieszczonych i dostatecznie pojemnych składów zasobów.

§ 31. Postanowienia przejściowe.

Na linjach istniejących, które pod względem budowy i urządzeń nie odpowiadają w zupełności niniejszym przepisom, ten stan linji może być utrzymany do czasu wydania przez Ministra Komunikacji w poszczególnych przypadkach osobnego zarządzenia o dostosowaniu linji do niniejszych przepisów.

Nr: U. J. 402/4.

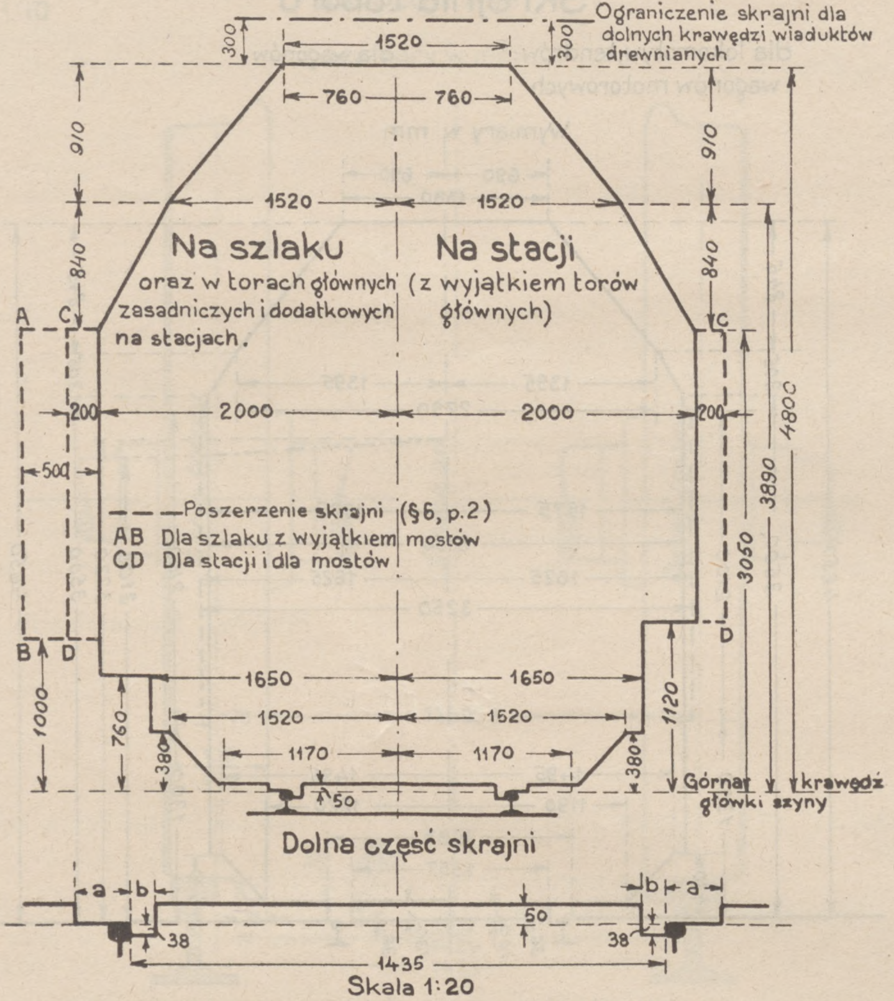
Skala 1:50

Rysunek Nr. 1

Skrajnia budowli

kolei normalnotorowych

(wymiary w mm)



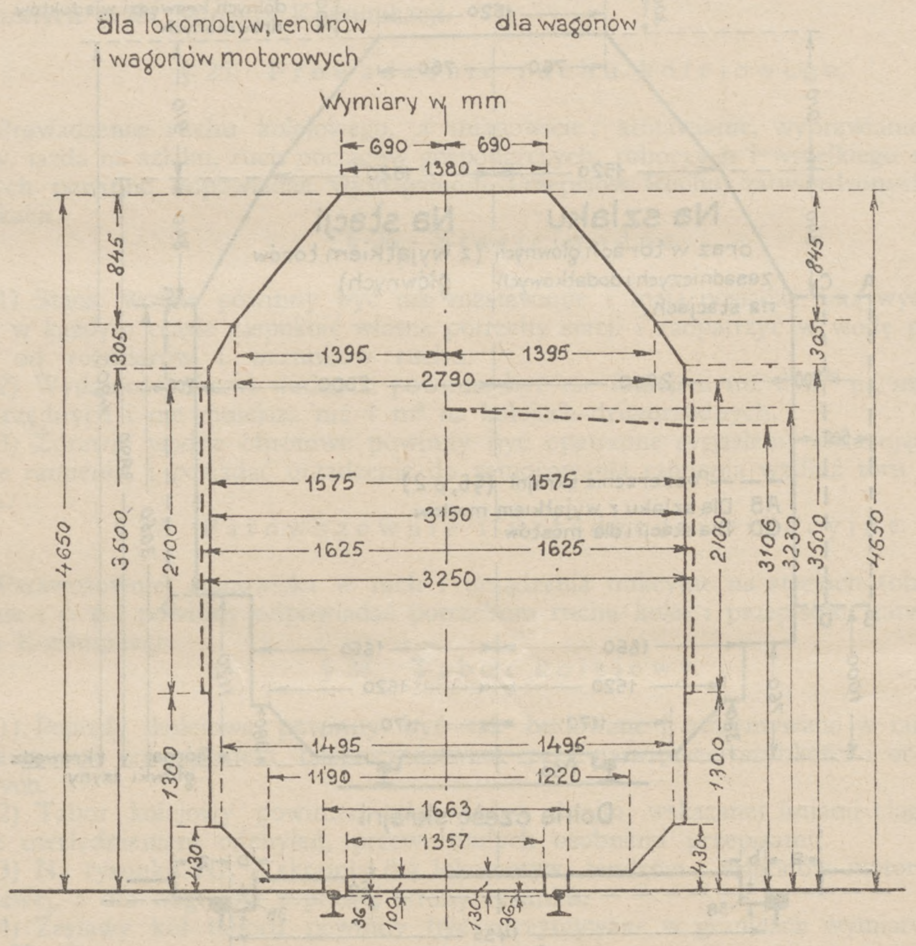
a { 135 mm dla przedmiotów nieruchomych stale połączonych z szyną
150 mm dla pozostałych przedmiotów nieruchomych.

b { 41 mm dla kierownic przy krzyżownicach rozjazdów i skrzyżowaniu torów.
45 mm dla odbojnic w wyjątkowych wypadkach za zezwoleniem Min. K.
67 mm dla pozostałych przedmiotów nieruchomych w innych wypadkach.

Rysunek Nr 2

Skala 1:50

Skrajnia taboru



----- skrajnia dla latarń i tarcz sygnałowych

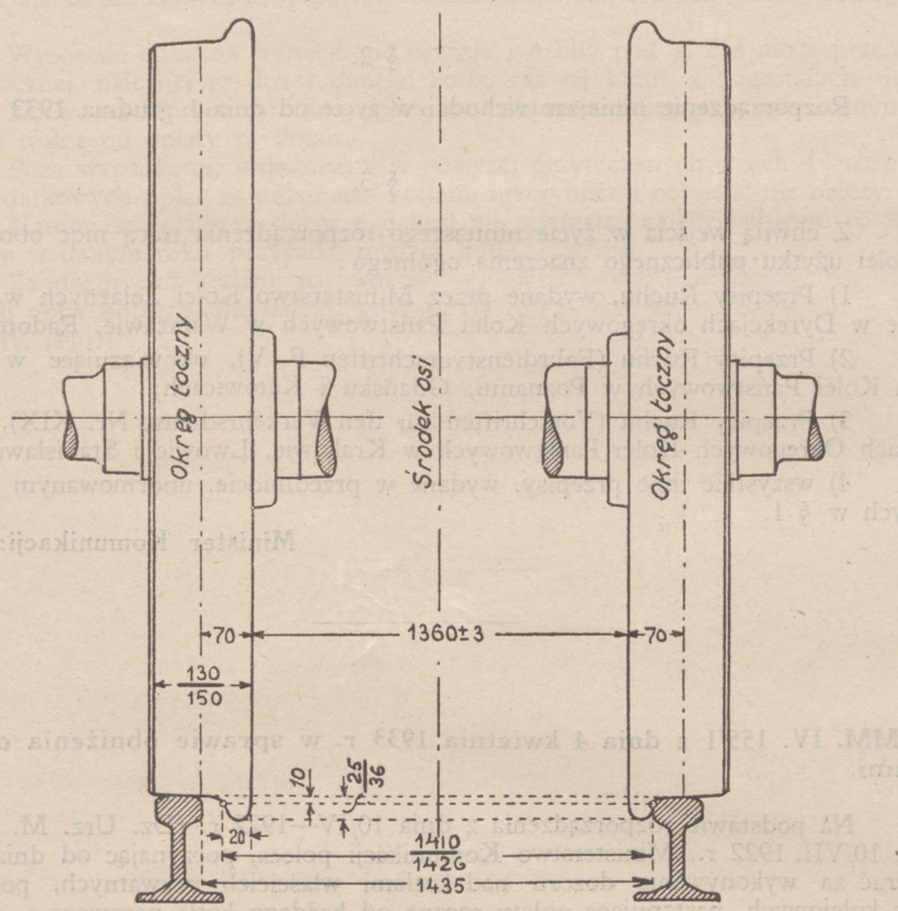
-·-·-·- " kopalniana

Rysunek Nr. 3

Skala 1:10

Zestaw kół

Wymiary w mm



W liczniku są podane dopuszczalne najmniejsze, a w mianowniku - największe wymiary.

Poz. 317. Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 12 czerwca 1933 r. Nr. R. O. II 50/5 w sprawie przepisów ruchu na kolejach znaczenia ogólnego.

Na podstawie art. 4 pkt. 7 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. o zakresie działania Ministra Kolei Żelaznych i o organizacji urzędów kolejowych (Dz. U. R. P. Nr. 67, poz. 580), zmienionego i uzupełnionego rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 30 października 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 76, poz. 599) oraz powołując się na postanowienia przepisów zasadniczych budowy i eksploatacji kolei normalnotorowych użytku publicznego, stanowiących załącznik rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 13 maja 1933 r. (Dz. T. i Z. K. Nr. 40, poz. 316) postanawiam co następuje:

§ 1.

Prowadzenie i bezpieczeństwo ruchu na kolejach znaczenia ogólnego normują Przepisy ruchu na kolejach znaczenia ogólnego, które ukażą się w osobnem wydaniu.

§ 2.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie od dnia 1 grudnia 1933 r.

§ 3.

Z chwilą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia tracą moc obowiązującą w stosunku do kolei użytku publicznego znaczenia ogólnego:

1) Przepisy Ruchu, wydane przez Ministerstwo Kolei Żelaznych w 1919 roku i obowiązujące w Dyrekcjach okręgowych Kolei Państwowych w Warszawie, Radomiu i Wilnie;

2) Przepisy Ruchu (Fahrdienstvorschriften F. V), obowiązujące w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych w Poznaniu, Gdańsku i Katowicach;

3) Przepisy Ruchu (Vorschriften für den Verkehrsdienst Nr. XIX), obowiązujące w Dyrekcjach Okręgowych Kolei Państwowych w Krakowie, Lwowie i Stanisławowie;

4) wszystkie inne przepisy, wydane w przedmiocie, unormowanym w przepisach, wymienionych w § 1.

Minister Komunikacji: *M. Butkiewicz*

Poz. 318. Nr. MM. IV. 155/1 z dnia 4 kwietnia 1933 r. w sprawie obniżenia opłat za dozór nad kotłami.

Na podstawie rozporządzenia z dnia 10/IV—1922 r. (Dz. Urz. M. K. Nr. 22, poz. 36 z dn. 10/VII. 1922 r., Ministerstwo Komunikacji poleca, poczynając od dnia 1 kwietnia 1933 r., pobierać za wykonywanie dozoru nad kotłami właścicieli prywatnych, podlegającemi dozorowi władz kolejowych, następujące opłaty roczne od każdego kotła parowego.

Powierzchni ogrzewanej do 2 m²	40 zł
„ „ ponad 2 do 20 m²	65 „
„ „ „ 20 d0 50 m²	80 „
„ „ „ 50 do 100 m²	105 „
„ „ „ 100 do 200 m²	145 „
za każde dalsze 100 m² lub ich część	45 „

Zarządzenie M. K. z dnia 14/XII-1929 r. Nr. VI/17916/1/29 z dniem 1 kwietnia r. b. traci moc obowiązującą.

Wobec tego, że w jednej z Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych zaszła wątpliwość, czy należy pobierać opłaty za kotły nieczynne, Ministerstwo Komunikacji przypomina, że w tej w sprawie należy się kierować §§ 2, 3 i 4 Rozporządzenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 2/XII-1921 r. (Dz. U. R. P. 1921 r. Nr. 103, poz. 746), które głoszą:

„§ 2. Opłaty za dozór kotłów pobiera się zgóry za rok kalendarzowy, niezależnie od tego, czy dany kocioł będzie czynny cały rok, lub krócej. Kotły, które mają być cały rok nieczynne, o ile właściciele ich zawiadomią o tem organa dozoru do dnia 31 grudnia, będą wolne od opłaty.

§ 3. Opłaty za dozór kotłów obowiązany jest wnosić ten, w którego władaniu znajduje się kocioł w dniu 1 stycznia. Od kotłów, zgłoszonych przed 31 grudnia jako nieczynne w myśl § 2, a których, używanie w ciągu roku okaże się koniecznem, władający niemi powinien o tem przed rozpoczęciem używania kotła zawiadomić organa dozoru kotłów i wnieść należną opłatę zaraz po otrzymaniu wezwania.

Kotły, które zgłoszono jako nieczynne, mogą być opieczętowane.

§ 4. Niezależnie od opłat w § 1 wymienionych, pobiera się opłaty: a) za odbiór techniczny kotła w myśl § 16 przepisów z dnia 8 listopada 1921 r. przy jego ustawieniu, b) za stracony czas i przejazdy z powodu bądź nieprzygotowania kotła do rewizji i próby, bądź z potrzeby wykonywania ponownych prób i rewizji z powodu złych wyników prób i rewizji wykonywanych w ustanowionym przepisowo terminie, c) za rewizje i próby oddzielne, wykonywane na żądanie właściciela kotła w terminie przez niego wskazanym i d) nadzwyczajne rewizje i próby kotła, jakie się okażą konieczne w powodu uszkodzenia kotła przez pożar kotłowni, lub inny wypadek.

Wysokość opłat za wymienione rewizje i próby pod a) nie może przenosić półtorakrotnej opłaty rocznej, należnej za dozór danego kotła, zaś na każde z pozostałych—jednokrotnej.

Kotły, od których pobrano opłatę za odbiór techniczny w tym samym roku kalendarzowym, są wolne od opłaty za dozór."

Poza wypadkami, wskazanemi w powyżej przytoczonych trzech §§ rozp. M. P. i H., żadnych dodatkowych opłat za dozór nad kotłami nieczynnemi pobierać nie należy.

Natomiast opłaty za dozór nad kotłami czynnemi należy pobierać co rok, niezależnie od tego, czy w danym roku przypada rewizja kotła, czy nie.

Za dozór nad kotłami parowozów, wynajętych innym urzędom, lub osobom prywatnym, osobnych opłat pobierać nie należy, gdyż są one ujęte w czynszu najmu.

Nr. MM. IV. 155/1.

Prenumeratę i ogłoszenia przyjmuje Administracja Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4, telef. 8-26-28. (Konto czekowe P. K. O. Nr. 30 658).

Prenumerata wynosi kwartalnie: w Polsce — 10 zł, w Czechosłowacji — 40 kc, we Francji — 30 fr, w Niemczech — 5 mk, w pozostałych krajach — 1,50 dol. Pojedyńczy numer — 1 zł *).

Zagranicą prenumeratę można uiszczać w urzędach czekowo-pocztowych na konto „Pocztowa Kasa Oszczędności w Warszawie", pod następującemi numerami: Wien — Nr. B 79 500, Práha — Nr. 89 600, Paris — Nr. 60 012, Riga — Nr. 4030, Berlin — Nr. 11 000, przyczem na blankiecie wpłaty należy wpisać odnośny numer konta P. K. O., a na odwrotnej stronie odcinka — numer konta Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych (30 658) oraz dokładny adres i nazwisko prenumeratora.

*) Sprzedaż oddzielnych numerów Dz. T. i Z. K. odbywa się w Administracji tegoż Dziennika oraz w składnicach taryfowych wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

Tłoczono z polecenia Ministra Komunikacji w Drukarni Państwowej w Warszawie. 64893

§ 3. Opłaty za dozór kotłów obowiązany jest wnosić ten, w którego władaniu znajduje się kocioł w dniu 1 stycznia. Od kotłów, zgłoszonych przed 31 grudnia jako nieczynne w myśl § 2, a których, używanie w ciągu roku okaże się koniecznem, właściciel ich powinien o tem przed rozpoczęciem używania kotła zawiadomić organa dozoru kotłów i wnieść należną opłatę zaraz po otrzymaniu wezwania.

Kotły, które zgłoszono jako nieczynne, mogą być opieczętowane.

§ 4. Niezależnie od opłat w § 1 wymienionych, pobiera się opłaty: a) za odbiór techniczny kotła w myśl § 16 przepisów z dnia 8 listopada 1921 r. przy jego ustawieniu, b) za stracony czas i przejazdy z powodu bądź nieprzygotowania kotła do rewizji i próby, bądź z potrzeby wykonywania ponownych prób i rewizji z powodu złych wyników prób i rewizji wykonywanych w ustanowionym przepisowo terminie, c) za rewizje i próby oddzielne, wykonywane na żądanie właściciela kotła w terminie przez niego wskazanym i d) nadzwyczajne rewizje i próby kotła, jakie się okażą konieczne w powodu uszkodzenia kotła przez pożar, kotłowni, lub inny wypadek.

Wysokość opłat za wymienione rewizje i próby pod a) nie może przenosić półtorakrotnej opłaty rocznej, należnej za dozór danego kotła, zaś na każde z pozostałych—jednokrotnej.

Kotły, od których pobrano opłatę za odbiór techniczny w tym samym roku kalendarzowym, są wolne od opłaty za dozór.

Poza wypadkami, wskazanemi w powyżej przytoczonych trzech §§ rozp. M. P. i H., żadnych dodatkowych opłat za dozór nad kotłami nieczynnemi pobierać nie należy.

Natomiast opłaty za dozór nad kotłami czynnemi należy pobierać co rok, niezależnie od tego, czy w danym roku przypada rewizja kotła, czy nie.

Za dozór nad kotłami parowozów, wynajętych innym urzędom, lub osobom prywatnym, osobnych opłat pobierać nie należy, gdyż są one ujęte w czynszu najmu.

Nr. MM. IV. 155/1.

Prenumeratę i ogłoszenia przyjmuje Administracja Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4, telef. 8-26-28, (Konto czekowe P. K. O. Nr. 30 658).

Prenumerata wynosi kwartalnie: w Polsce — 10 zł, w Czechosłowacji — 40 kc, we Francji — 30 fr, w Niemczech — 5 mk, w pozostałych krajach — 1,50 dol. Pojedyńczy numer — 1 zł *).

Zagranicą prenumeratę można uiszczać w urzędach czekowo-pocztowych na konto „Pocztowa Kasa Oszczędności w Warszawie”, pod następującemi numerami: Wien — Nr. B 79 500, Praha — Nr. 89 600, Paris — Nr. 60 012, Riga — Nr. 4030, Berlin — Nr. 11 000, przyczem na blankiecie wpłaty należy wpisać odnośny numer konta P. K. O., a na odwrotnej stronie odcinka — numer konta Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych (30 658) oraz dokładny adres i nazwisko prenumeratora.

Cena ogłoszeń: za stronę — 100 zł, ½ strony — 50 zł, ⅓ strony — 30 zł, ¼ strony — 20 zł, ⅛ strony — 10 zł, drobne — po 20 gr. za wyraz. Przy ogłoszeniach wielokrotnych — ze zniżką 20%.

*) Sprzedaż oddzielnych numerów Dz. T. i Z. K. odbywa się w Administracji tegoż Dziennika oraz w składnicach taryfowych wszystkich Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

Tłoczono z polecenia Ministra Komunikacji w Drukarni Państwowej w Warszawie. 64893